

ДО ПИТАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ІСТОРИЧНОГО МАЛОГО МІСТА

Н. А. ЛЕЩЕНКО

*Київський національний університет будівництва і архітектури,
(м. Київ, Україна)*

E-mail: ardisconn@ukr.net

Постановка проблеми. Відповідно до визначення Комісії Брунд-тланд сталий розвиток – це «розвиток, який задовольняє потреби нинішнього покоління без шкоди для можливості майбутніх поколінь задовольнити свої власні потреби».

Для історичного малого міста сталий розвиток – це його стала екологія, збережені традиції та історико-культурна спадщина, що є відображенням національно-культурної ідентичності певних спільнот, гарантом збереження «духу місця» і продовження їх власної історії, підтримання її цілісності, незважаючи на певні зміни. Грамотне поєднання цих складових та їх правильне сучасне використання мають стати базою для економічного зростання історичного малого міста та підвищення якості життя для його мешканців.

Виклад основного матеріалу. Отже, що має лягти в основу сталого розвитку історичного малого міста? Розвиток має базуватися на найбільш сильних його сторонах, на його особливостях, на тому, що зможе визвати зацікавленість до нього і активізувати його. По-перше, це його історія і місця з нею пов'язані. По-друге, це його культурна спадщина, збережені пам'ятки архітектури та містобудування, які наразі цікаво і активно використовуються і мають бути центрами культурного тяжіння. По-третє, це його природні багатства, що зможуть створити основу для розвитку зеленого туризму. І нарешті якісне міське середовище, в якому б почувалося комфортно і хотілося б залишитися якомога довше.

Визначені стратегії лягли в основу пропозицій по оновленню історичного центру міста Бару і ревалоризації однієї з головних його площ, площі Пам'яті.

Площа Пам'яті знаходиться частково на місті колишньої історичної ринкової міської площі. Серед найбільш значних збережених будівель історичної ринкової площі слід виділити аптеку, 1911 р., пам'ятку архітектури місцевого значення, та будинок купця першої гільдії, цінну історичну будівлю. Інші будинки, що наразі складають забудову площі, являють собою рядові, малоцінні, виходячи з історико-культурної цінності, будівлі XX – початку XXI століття. Свій сучасний вигляд площа Пам'яті отримала в другій половині XX століття, разом с

тим як колишня історична ринкова площа зазнала значних планувальних та функціональних змін. В центрі площі був розбитий міський парк та встановлений монумент героям Великої Вітчизняної війни. Парк приніс родзинку у планування, а площа отримала додаткові рекреаційну та меморіальну функції. В 70-х роках ХХ століття із західної сторони від території площі Пам'яті була збудована міська автостанція, що внесла ряд деструктивних змін в міське планування та об'ємно-просторову композицію.

Наразі історична ринкова функція не є головною для сучасної площі. І незважаючи на те, що площа була збагачена функціонально завдяки новим функціям, рекреаційній та меморіальній, вона втратила свою історичну функцію, і не стільки як місця торгу (торгівля відбувається з машин на території поруч з автовокзалом), а як місця тяжіння місцевих мешканців і туристів, місця, де мають відбуватися всі міські свята, значні події, куди приходять, щоб провести свій вільний час, поспілкуватися, відпочити. Наразі вона використовується більше як транзит. Отже, потрібні архітектурні зусилля, щоб відновити почуття та сенс місця у свідомості людей. Привернути увагу місцевих мешканців і туристів, «завести» їх на площу можливо тільки підвищивши якість її простору. Наповнити площу місцями, пов'язаними з обов'язковими міськими функціями. Людям має бути цікаво, зручно, комфортно. Слід зробити наступне:

- відновити значення площі як головного місця тяжіння, проведення всіх міських заходів та улюбленого місця проведення вільного часу шляхом створення просторової різноманітності, як за формою, так і за міським перформансом;

- наповнити її функціонально для відновлення традиційної мультифункціональності даного міського середовища і залучення до нього людей з різними потребами, смаком та різного віку;

- організувати нові торгові ряди як етнокультурний торговий комплекс з частково відкритим першим поверхом, що має поєднати рекреаційну, культурну і комерційну частини площі. Формоутворення нової будівлі, виходячи з основних принципів сталості історичного середовища, має підпорядковуватися існуючому контексту і передбачати збереження кутів видового розкриття існуючих пам'яток архітектури як головних споруд в даному місці.

Висновки. Отже, основоположними умовами сталого розвитку історичного міста мають бути максимальне збереження історико-культурної спадщини міста і делікатне оновлення міського середовища для того, щоб зробити його більш комфортним для проживання та цікавим для відвідання. Збереження регіональних особливостей у місь-

кому плануванні та забудові, відображення їх у розплануванні та формоутворенні для нових будівель і простору, відновлення місцевих традицій та перенесення їх у сучасне функціональне наповнення міського середовища підкреслить унікальність кожного міста, приверне до нього увагу і активізує його.

ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

Д. В. КАПСКИЙ,

Белорусский национальный технический университет, (г. Минск, Белоруссия)

E-mail: d.kapsky@gmail.com

Дорожный транспорт, на долю которого приходится от 2/3 до 3/4 всего объема транспортного обслуживания, представляет собой большую и сложную социально-производственную систему. Поскольку транспортная услуга производится непосредственно в дорожном движении, то основной задачей является повышение его качества, определяемого совокупностью таких основных свойств, как безопасность, экологичность, экономичность и социологичность. Качество дорожного движения можно количественно оценить по величине потерь, под которыми понимают социально-экономическую стоимость *необязательных (невынужденных) издержек* процесса движения. Потери в дорожном движении достигли таких масштабов, что стали представлять значимую угрозу для безопасности страны. Суммарные потери в дорожном движении Республики Беларусь в 2016 году оценивались величиной порядка 6,5 млрд. долл./год, из них около половины происходит по причине неудовлетворительной организации движения. Дорожное движение содержит аварийную, экологическую, экономическую и социальную угрозы. Для участников движения из всех угроз наиважнейшей является аварийность, поскольку она непосредственно касается их жизни, здоровья и благополучия, поэтому борьба с аварийностью имеет большую социальную значимость и является делом государственной важности. Тем не менее, ежегодно в мире погибает более 1 млн. человек и около 50 млн. человек получают ранения и травмы. В Беларуси за последние 5 лет произошло около 500 тыс. аварий, в которых погибли 3 942 человека и получили ранения более 23,8 тыс. человек, а аварийные потери составили около 1,6 млрд долл. В связи с этим резко возросла роль организации движения в повышении его качества, включая и безопасность. Поскольку основной причиной аварий и ухудшения качества дорожного движения являются